

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
QUINTO PERIODO

CARPETA Nº 1592 DE 1994

COMISION DE HACIENDA
- Integrada -

DISTRIBUIDO Nº 3122 DE 1994

SETIEMBRE DE 1994

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

- IMPUESTO A LOS SEMOVIENTES
- IMPUESTO A LOS VEHICULOS A GAS OIL

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 14 DE SETIEMBRE DE 1994

A S I S T E N C I A

Preside	: Señor Senador Juan Carlos Blanco -ad hoc-
Miembros	: Señores Senadores Alvaro Alonso, Danilo Astori, Carlos Cassina y Julio C. Grenno
Integrantes	: Señores Senadores Reinaldo Gargano, Raumar Jude, Carlos Julio Pereyra y Omar Urioste
Secretarias	: Señoras Raquel Suárez Coll, Secretaria de la Comisión de Hacienda y Lydia El Helou, Secretaria de la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca
Ayudante de Comisión	: Señor Alberto Martínez Payssé
Ayudante	: Señora Teresa Paredes

lt.

1

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 54 minutos)

______ La Comisión de Hacienda integrada con Ganadería, Agricultura y Pesca continúa con la consideración de la Carpeta Nº 1592/94.

SEÑOR PEREYRA.- Sin que esto signifique un enfoque definitivo sobre el tema, debo decir que estoy de acuerdo con la supresión de dos puntos en el Impuesto a los Semovientes. Sin embargo, se recordará que en la primera sesión en que se trató el tema en esta Comisión, manifesté que seguramente se iba a producir un bache desde el momento en que sea aprobado este proyecto de ley hasta la oportunidad en que los Municipios reciban el importe del Impuesto a los Vehículos a Gas Oil, que es la forma en que se les restituirá lo que dejan de cobrar. Personalmente, considero que es importante que ese vacío no se produzca.

Si no interpreté mal, a través de las palabras del señor Ministro, esta argumentación fue relativizada, en el sentido de que, según sus estimaciones, el desfase duraría dos meses y luego se empezaría a cobrar el impuesto a los vehículos gasoleros. Sin embargo, estimo que esos dos meses son fundamentales, porque es, justamente, cuando las Intendencias Municipales deben hacer frente a los aguinaldos y a los demás gastos que surgen a fin de año.

Por lo tanto, entiendo que habría que encontrar una solución que permita salvar esta objeción que es la única que tengo en la materia.

Desde mi punto de vista, considero justo aliviar a los productores rurales --más aún en el momento que están viviendo-- por medio de la rebaja de dos puntos de este impuesto, que fue creado por ley hace muchos años y, posteriormente, por esa misma vía, aumentado con destino exclusivo a los Municipios. En la época en que este impuesto se aprobó el ganado tenía muy buenos valores, por lo que no fue mayormente resistido.

Reitero que estoy de acuerdo con esta rebaja pero, al mismo tiempo, estimo conveniente aliviar en algo la situación de las Intendencias durante el lapso mencionado.

Por otra parte, debo decir que no termina de convercerme la proposición que formulan los señores Intendentes en cuanto a que se siga pagando el impuesto, y se entregue, como contrapartida, un documento que sirva para cumplir con las obligaciones del Banco de Previsión Social, del Estado o de índole similar, porque agrega trámites engorrosos a quien va a pagar un impuesto y, a mi juicio, esto debe hacerse en forma ágil. De esta manera veríamos entorpecido el trámite. Asimismo, hay que tener en cuenta que pueden existir otras categorías que no tienen las mismas obligaciones como, por ejemplo, las personas que poseen ganado en pastoreo.

En conclusión, estoy de acuerdo con esta parte del proyecto de ley; simplemente, habría que buscar --si es posible-- una solución para cubrir el período en el cual los Municipios no van a percibir este 2% que se rebaja, así como tampoco el impuesto a los vehículos gasoleros.

SEÑOR GARGANO.- Creemos que la rebaja del Impuesto a los Semovientes

puede ser beneficiosa para aliviar en algo la carga tributaria que sufre, en esta coyuntura, el sector agropecuario. Sin embargo, nos parece correcta la propuesta de los señores intendentes en el sentido de que los Municipios sigan percibiendo el impuesto, ya que ese pago produce una cadencia de ingresos muy útil en los Gobiernos Departamentales.

Además, entendemos que el crédito que se genere puede servir para la amortización o el pago de los impuestos nacionales en la Dirección General Impositiva. Pero, personalmente, no compartimos que también se destinen al Banco de Previsión Social. Decimos que sería bueno que este crédito se destinara solamente a la Dirección General Impositiva porque, en todo caso, el Estado siempre debe hacerse cargo de una parte de las obligaciones del Banco de Previsión Social. De todos modos, si el dinero ingresa por un lado y egresa por otro, siempre será la misma caja la que se hará cargo de la desgravación fiscal que se produce.

Por las razones que dimos en otras sesiones, creemos que la imposición al motor a gas oil afecta al vehículo de transporte, lo que ya fue declarado inconstitucional por la Suprema Corte de Justicia. Pero, en el caso en que se entendiera que ese fallo no se aplica con respecto al motor, igualmente existe otra disposición --creo que es la correspondiente al artículo 297-- según la cual no puede establecerse una doble imposición a los vehículos. En ese sentido, entendemos que si por un lado se paga la patente de rodados y, por otro, un impuesto sobre el motor del vehículo, de hecho se está haciendo recaer una doble imposición sobre un mismo sujeto pasivo.

SEÑOR URIOSTE.- No sé si el régimen del cobro del impuesto a los ejes de los camiones --que funciona perfectamente y se está recaudando desde hace muchos años-- también sería una doble imposición, porque se cobraría junto con el impuesto al motor. Creo que este es un ejemplo similar al que estamos estudiando y, sin embargo, no se hace cuestión de él.

SEÑOR GARGANO.- Es posible que el Impuesto a los Ejes también sea inconstitucional aunque refiere a un caso específico de vehículos de transporte de carga, se recauda para el mantenimiento de las carreteras y nutre al Fondo de Inversión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

De todas maneras creemos que los impuestos a los vehículos a gas oil y el referido a la transferencia por enajenación de vehículos usados, son inconvenientes y, por lo tanto, no los vamos a votar.

En cuanto a lo que está estudiando la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social, seguramente vendrá una propuesta con

relación al tratamiento del tema que hemos estudiado parcialmente. En el punto cuarto de este proyecto de ley se sugiere que se recoja la iniciativa del Banco de Previsión Social en cuanto a favorecer o contemplar a las empresas buenas pagadoras con una rebaja parcial en los aportes. Este planteo ya había sido propuesto, sin éxito, por el Banco de Previsión Social en la anterior Rendición de Cuentas y, al parecer, se insiste en él oponiéndose a que se adopten mecanismos previstos en el proyecto de ley.

SEÑOR ALONSO TELLECHEA.- Quiero expresar que vamos a acompañar la totalidad de lo propuesto en el proyecto de ley, por entender que se trata de una solución que ha venido reivindicando el sector agropecuario desde hace bastante tiempo. Creemos que con la reducción del margen de utilidad que el sector está necesitando se suscitarían una serie de factores que no es del caso enumerar. La reducción de este impuesto que, como ha sido señalado, se tributa por parte del productor agropecuario, en más de una oportunidad incide en un porcentaje no menor al 7.5% u 8% de las cifras de ingreso que se puede llegar a tener por concepto de recaudación por semovientes. Teniendo en cuenta los márgenes, que históricamente son reducidos en rentabilidad, y no dejando de lado las circunstancias actuales, podemos decir que estas cifras son significativas. Se nos ocurre que la solución alternativa propuesta por el Congreso de Intendentes, no perfecciona la rebaja del impuesto. Si bien se establece la posibilidad de que el producido por el impuesto pueda destinarse a pagar impuestos nacionales o a cancelar la deuda con el Banco de Previsión Social, sabemos que no todos los productores tienen una misma carga impositiva. En ese sentido, aquellos que producen en menor extensión o volumen no deben pagar el Impuesto al

Patrimonio —que no alcanzan los mínimos— ni el IMAGRO, en el caso de que se trate de explotaciones menores a las [illegible]00 hectáreas CONEAT. Por lo tanto, se trataría de una forma de tributar que castigaría a los que tienen mayores dificultades. Al mismo tiempo, creo que en el contexto actual no sería una solución demasiado atractiva para los productores, aun para aquellos que tienen mayor volumen y figuran como sujetos pasivos de los Impuestos a las Actividades Agropecuarias, a la Renta Agropecuaria o al Patrimonio. La realidad actual indica que una parte muy importante del sector agropecuario está obteniendo certificados de crédito por otras circunstancias.

Por lo tanto, lo único que conseguiríamos sería agregar una cantidad mayor de papeles que significarían créditos, por un lado, en beneficio del productor y, por otro, en perjuicio de la Dirección General Impositiva.

SEÑOR GARGANO.- ¿Me permite una interrupción, señor senador?

No sé si estoy en lo cierto, pero me parece que una parte de las objeciones que plantea el señor senador Alonso Tellechea a la propuesta de los Intendentes es salvada por el nuevo texto, donde se establece que el recibo o documento que acredite el pago será transferible. Es decir que si un pequeño productor ganadero vende cuatro terneros en una feria y paga un impuesto por ello, podrá transferir ese documento a otra persona que abone tributos a la Dirección General Impositiva; y con este documento, dicha persona podrá amortizar su propia deuda. En todo caso, quien pagó el Impuesto a los Semovientes recuperará esa cantidad.

SEÑOR ALONSO TELLECHEA.- Probablemente, se trate de solucionar ese problema por medio de las correcciones sugeridas al proyecto que el Congreso de Intendentes elevó en la última sesión de esta Comisión. De todas formas, en la actualidad, la realidad del pequeño productor es muy similar a la que existía cuando estaban vigentes los resguardos, ya que cuanto más pequeño es el productor, menores son su organización y sus posibilidades de procesar la información. Cuando estaban vigentes los resguardos, habitualmente sucedía que los pequeños productores los perdían y nunca recuperaban su dinero.

SEÑOR PEREYRA.- ¿Me permite una interrupción, señor senador?

A mi juicio, en esa transferencia siempre va a salir perdiendo el

pequeño productor, porque, primero, es muy difícil que le paguen el justo valor y, finalmente, porque se desprenderá de ese documento como si se tratara de un clavo, por una cantidad insignificante.

Tengo la idea de que estableciendo la recaudación de impuestos nacionales por parte de los Municipios y de los departamentales por el Gobierno nacional, junto con la posibilidad de transferir documentos, estamos creando una red muy compleja.

SEÑOR ALONSO TELLECHEA.- Me parece que la propuesta formulada por los Intendentes es poco práctica y no soluciona el problema planteado por los productores agropecuarios y, además, genera dificultades de desfase financiero. En la actualidad, el productor agropecuario no recibe la totalidad del producido de sus ventas al operar la retención del 3% y tener que abonarla en forma casi inmediata. Si comenzáramos a trabajar con una cadena de certificados de crédito, que terminan siendo cancelados por el propio productor o por un tercero a quien se lo endosó, estaríamos perjudicando nuevamente al productor agropecuario que es a quien esta iniciativa trata de contemplar a través de esta rebaja.

Los otros dos impuestos planteados buscan mantener el equilibrio del sistema y la posibilidad de que las Intendencias, a través de la recaudación del Impuesto a los Vehículos a Gas Oil, dispongan de los recursos necesarios para desarrollar sus actividades. Por su parte, el proyectado impuesto a la enajenación de vehículos usados, amplía la base de tributación a la totalidad de la ciudadanía. Evidentemente, no todos tienen un vehículo pero cada vez son más los que acceden a comprar un automóvil; y en el caso de un usado, la base de tributación es mayor. Por lo tanto, a través de la articulación de estos diferentes

tributos se consigue rebajar la carga impositiva del sector agropecuario que, en gran medida, financia a las Intendencias Municipales. Además, en virtud de esta iniciativa, no se verán menguadas sus arcas y, al mismo tiempo, tampoco se perjudican las disponibilidades del Tesoro Nacional.

Por lo expuesto, consideramos que se trata de un proyecto de ley que es necesario acompañar.

SEÑOR CASSINA.- Señor Presidente: por nuestra parte, vamos a acompañar la rebaja del Impuesto a los Semovientes en los términos proyectados por el Poder Ejecutivo.

En varias oportunidades manifestamos que nos seducía la solución propuesta por los Intendentes, pero hemos advertido que la misma puede plantear inconvenientes que nadie desea. Durante esta sesión, los señores senadores Alonso Tellechea, Urioste y Pereyra han señalado esos inconvenientes que se generan cuando esta clase de documentos que se otorgan a quien abona un tributo a fin de que lo utilice luego para el pago de otros impuestos, se transfiere perjudicando generalmente a los productores más pequeños, es decir, a aquellos que tienen un menor poderío económico.

En nuestra opinión, debería armonizarse el texto del Poder Ejecutivo, que habla de una vigencia inmediata y de una disminución de la alícuota, con la propuesta del señor senador Pereyra, que permite contemplar razonablemente las expectativas de los Intendentes Municipales en cuanto a no quedar sin ninguna clase de recursos hasta el año próximo. En ese caso, sería necesario modificar el artículo 1º.

Con respecto al Impuesto a los Vehículos a Gas Oil, vamos a votarlo en forma afirmativa. Cuando la Comisión de Hacienda ya lo había

elevado a consideración del Senado hicimos una defensa del mismo, tanto desde el punto de vista jurídico como del de la justicia tributaria. Con respecto a este último aspecto, consideramos que se trata de un impuesto no ya justo sino imprescindible, porque cuando contribuimos a desgravar el combustible que utilizan estos vehículos, no estuvo en nuestro ánimo realizar una desgravación --que suponíamos iba a generar una disminución sensible en su precio-- para todos los usuarios, sino sólo para aquellos sectores estrecha o directamente vinculados a la producción. Como no se pueden poner en práctica otros procedimientos que quizás son más empíricos, la solución fue la de gravar con un impuesto compensatorio a aquellos titulares de vehículos a los que no correspondía beneficiar con la rebaja o desgravación en el precio del gas oil.

De otro modo, hubiéramos propiciado una rebaja de todos los combustibles, porque nos consta que en el caso de vehículos con motores que funcionan a gas oil existen algunos que tienen un precio muy alto y a cuyos propietarios, en lo personal, no hemos querido beneficiar especialmente. No tendría sentido que si no beneficiamos a quienes consumen un combustible más barato, a los propietarios de pequeños vehículos que funcionan a nafta --los más económicos que se puedan encontrar en el mercado--, estuviéramos favoreciendo a quienes poseen automóviles de alto precio que funcionan a gas oil.

Admito que la juridicidad del tema de este impuesto es opinable. Todos hemos escuchado en Sala y leído la exposición del profesor Ruben Gamarra que, por cierto, es muy sólida; incluso, en la Comisión de Hacienda del Senado hemos oído también argumentos muy contundentes por parte del señor senador Bouza.

De todos modos, nos parece que en la redacción que el proyecto tiene se elude la tacha de inconstitucionalidad y creemos que no fue propósito del constituyente, al consagrar como fuente de recursos de los Gobiernos Departamentales los impuestos a los vehículos, expresado de una manera tan genérica, ir más allá de lo que tradicionalmente en el país se ha conocido como patente; de otra manera, estaríamos reconociendo que varios impuestos vigentes que de alguna forma se aplican a los vehículos, a su transferencia y a su circulación, serían inconstitucionales.

Por lo expuesto, señalamos que vamos a votar también este impuesto.

En cuanto al tributo a la transferencia de vehículos usados, ya he expresado oportunamente que no lo voy a acompañar. Me parece que la difusión que en nuestro mercado tiene la venta de automóviles cero kilometro, facilitada además por precios competitivos y comodidades de pago muy amplias, determina que en el caso de los automóviles usados esté operando un sector de la población en relación al cual no podríamos decir que su acceso a la compra de una de estas unidades constituye una manifestación de riqueza. Admito que este punto es opinable, pero en el presente caso no vamos a acompañar la iniciativa,

SEÑOR ASTORI.- Para dar mi opinión sobre este proyecto de ley, quisiera dividir estas reflexiones en dos partes: en primer lugar, sobre el tema tributario propiamente dicho y, en segundo término, acerca de los mecanismos de recaudación y, en definitiva, de circulación de los recursos involucrados en esta propuesta respecto a la cual tenemos un par de alternativas a consideración.

Por un lado, está la opción que formuló el Poder Ejecutivo a través de su Mensaje y, por otro, la que plantea el Congreso Nacional de Intendentes. Hago esta separación porque voy a comenzar por señalar que el efecto tributario que se consigue por uno u otro mecanismo es exactamente el mismo. Simplemente, están en juego problemas de recaudación, organización y administración del impuesto pero, en todo caso no hay, según se opte por uno u otro mecanismo, una transferencia de gravámenes, una redistribución de los efectos de la carga fiscal.

Por esa razón creo que hay que establecer la separación y elegir cuál es el mejor mecanismo que tendría que ver mucho más con la administración fiscal que con el gravamen fiscal.

Acerca del primer punto, debo decir que comparto, en líneas generales, el espíritu del proyecto, y lo hago básicamente por las siguientes razones. En primer lugar, creo que el impuesto a los semovientes es un mal tributo, uno de ésos que no debería existir en el sistema tributario uruguayo. Tiene carácter indirecto y, para mayor gravedad, actúa en cascada, lo que lo convierte en el peor de los tributos indirectos que podamos concebir y que tiene un efecto particularmente gravoso sobre la producción que, por diversos motivos, está muy castigada, y en especial la del sector agropecuario, por razones que ya conocemos.

De manera que, en primera instancia, estoy completamente de acuerdo con la propuesta, ya no de reducir el impuesto del 3% al 1% sino, incluso, con eliminarlo totalmente. Siempre lo he pensado así. Adelanto que en la propuesta elevada por el Congreso Nacional de Intendentes se prevé una excepción con respecto a lo que mencioné al principio, yá que en ella, de hecho, el impuesto queda eliminado totalmente, sin que exista una rebaja del 3% al 1%; antes bien, las cartas de crédito fiscal que se otorgan, son por el 3% y no por el 1%. En todo caso, propongo que se elimine por completo o se lo reduzca al 1%. De ese modo, la medida contará con mi acuerdo por lo que ayudaría a buscar una solución políticamente posible; pero si se planteara su eliminación, la acompañaría todavía con más énfasis.

En segundo término, con respecto al impuesto a los vehículos gasoleros, diré que el Frente Amplio no ostenta una sola posición, tal como ha sucedido --creo-- en más de una fuerza política. Cuando tuvo lugar la primera discusión sobre este impuesto en la Comisión de Hacienda hace ya algunos meses, voté su aprobación; y no sólo ello,

sino que además propuse algunas modificaciones que también habían sido debatidas por la bancada del Frente Amplio y recogidas en el proyecto de ley. Me refiero a aquel pasaje que discrimina el impuesto según la antigüedad, la cilindrada y el destino de los vehículos. Quiero recordar que estuvieron aquí presentes los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y que uno de los que acompañó al Secretario de Estado fue el titular de la Dirección Nacional de Transporte, quien nos ilustró acerca de las cinco categorías de vehículos que toman en cuenta. En este sentido, éste nos aseguró que en la Reglamentación del proyecto se tendría en cuenta lo que más nos preocupaba: el destino del vehículo. Ello consta en la versión taquigráfica de aquella sesión y para mí es muy importante la inclusión de esa cláusula, a mi juicio decisiva para la aprobación del proyecto. Por lo expresado, declaro que estoy abierto a considerar propuestas de modificación de su monto. Ya lo había adelantado oportunamente, pero en todo caso quiero manifestar que voté aquel proyecto en la Comisión de Hacienda, lo habría votado en el Senado si se hubiera considerado --su tratamiento luego fue interrumpido-- y lo voy a votar ahora.

El fundamento de mi decisión favorable es de justicia tributaria. Creo que, sin discusión, después de los cambios que ha habido directa o indirectamente vinculados con esta situación en los últimos años, particularmente los que tienen que ver con el gravamen que pagaba y paga hoy el gas oil, estos son argumentos decisivos para afirmar que nos encontramos ante un impuesto justo. Naturalmente, este es un juicio de valor y, por lo tanto, hace referencia a algo; que no hay juicios absolutos de valor.

La referencia que tomo para hacer esta afirmación es el tipo de sistema tributario en que creo, que combina justicia con aptitud para estimular o no a la producción. Pienso que este impuesto se inscribe en una línea de justicia tributaria y que complementa adecuadamente otras medidas que se habían tomado en los últimos años y que dejaron esta situación en una condición de inequidad respecto a otras comparables.

No desconozco ni subestimo en absoluto --sería un rasgo de soberbia de mi parte-- la fuerza jurídica que puede tener la discusión sobre la constitucionalidad de este tributo; es más, la respeto muchísimo. Quiero decir, sí, con ese mismo respeto, que todos los argumentos dados, que son de mucho peso y que debo valorar por mi falta de especialidad en la materia, sin embargo dejan de contestar una afirmación planteada reiteradamente, en el sentido de que llevando esta tesis hasta sus últimas consecuencias habría un gran número de tributos inconstitucionales en vigencia en el país, comenzando, nada menos, que por el Impuesto al Patrimonio.

Se ha dicho --creo que legítimamente-- que no se trata, al considerar un impuesto, de dilucidar la constitucionalidad de otros, sino que debe opinarse sobre aquello que se está discutiendo en el momento. Acepto este argumento, pero también podría decir que si no se aprueba un tributo por creer que es inconstitucional, entonces habría que hacer lo posible por derogar aquellos que lo son. En ese sentido, me parece que en el país siguen en vigencia, con este criterio, muchos tributos que serían presuntamente inconstitucionales. De todas maneras, no creo que sea una cuestión subestimable; entiendo que deben respetarse mucho estas opiniones. En la duda --porque estimo que es un

tema polémico--, me inclino por hacer pesar el argumento de conveniencia, que aquí está claramente expresado a través de los fundamentos de justicia tributaria.

Por estas razones, voy a votar afirmativamente este proyecto de ley.

Sobre el impuesto a los vehículos usados, confieso que he tenido muchas dudas. No voy a hacer ninguna cuestión acerca de este tema; pienso que, en la duda, es mejor no acompañar este tributo. Admito que el argumento que acaba de exponer el señor senador Cassina tiene peso; también podría decir que este es un impuesto de escasa importancia, ya que representa alrededor de un 2% sobre el valor del negocio realizado. En todo caso, pienso que, en esa duda --y lo digo porque no creo que sea un tema de cuestión fundamental para la Tesorería--, puede ser respaldable la actitud de no acompañar la propuesta del tributo.

Quiero referirme ahora al tema del mecanismo, sobre el cual se han vertido opiniones en torno a la conveniencia de utilizar uno u otro. Me parece que la propuesta del Poder Ejecutivo tiene una dificultad que es muy importante. En el texto se sugiere --y fue confirmado por el señor Ministro cuando estuvo presente en la Comisión-- que serían --utilizo el condicional, porque el proyecto no habilita a afirmar esto con contundencia-- las Intendencias Municipales las que harían la recaudación del tributo a los gasoleros y luego lo verterían a las Intendencias Municipales en las proporciones con que éstas recaudaran el impuesto a los semovientes.

El texto del proyecto de ley es ambiguo y abierto, ya que establece que se faculta al Poder Ejecutivo a realizar convenios con los Gobiernos Departamentales para efectuar esta recaudación. No dice

que lo van a hacer los Gobiernos Departamentales ni que el Poder Ejecutivo efectivamente realice estos convenios, con lo que deja la puerta abierta para que se cumpla d[illegible]sta forma [illegible] también para que el tributo sea re[illegible]irección General Impositiva. Luego el señor Mir[illegible] cuando comparece ante la Comisión, nos deja la impresión de que, efectivamente, serán las Intendencias las que recaudarán el impuesto a los gasoleros, pero como se ha manifestado aquí --creo que quien primero lo dijo fue el señor senador Gargano-- la mayor parte de este tributo sería recaudado por la Intendencia Municipal de Montevideo, que actuaría en este caso como agente recaudador. Digo esto porque en la medida en que está exceptuada del cobro del impuesto a los semovientes, como recordaba el señor senador Cassina --si no recuerdo mal, por el artículo 9º de la ley que creó el tributo--, recaudará este tributo y verterá su producido a las Intendencias en proporciones asimilables a aquellas en que actualmente cobran el impuesto a los semovientes. Creo que tiene razón el Congreso Nacional de Intendentes cuando dice que este es un mecanismo muy engorroso, y esta es una de las principales dificultades que advierto en la propuesta de mecanismo --de administración y circulación de los fondos involucrados-- del Poder Ejecutivo.

Por otra parte, cuando el Congreso Nacional de Intendentes trae su propuesta --retomo un tema anterior-- no refiere a una disminución del 3% al 1%, sino a una rebaja de la totalidad del impuesto, porque propone que los productores sigan pagando un 3% y, al mismo tiempo, se les otorgue una carta de crédito fiscal del 3%, con lo que, de hecho, el efecto fiscal es la exoneración total del tributo. Quiero decir que esto no me gusta, por las razones que apunté al principio, esto es,

porque el impuesto a los semovientes directamente no debería existir, en la medida en que contribuye a hacer un daño importante a la producción agropecuaria.

En una segunda instancia, el Congreso Nacional de Intendentes propone que los certificados se transformen en transferibles. Cuando comparece el señor Ministro de Economía y Finanzas, todavía no estaba esta propuesta de ajuste, pero ya estaba intuyendo que iba a venir, porque manifiesta en la Comisión --y consta en la versión taquigráfica-- que de esta propuesta a la transferibilidad del certificado hay sólo un paso. El paso ya ha sido dado, porque ha venido la propuesta de transferir el certificado.

En ese momento, el señor Ministro De Posadas agrega que con esto estaríamos beneficiando a agentes externos al sector agropecuario, en la medida en que esos certificados se pueden transferir a quienes no pertenecen a él. Debo decir que no comparto esta afirmación, porque aún en el caso de que sea transferible a un sujeto ajeno al sector agropecuario, quien está siendo beneficiado, obviamente, es el productor que lo transfiere. Puede darse el caso de que el productor tenga créditos contra la Dirección General Impositiva o el Banco de Previsión Social, ya que, en la medida en que pague, por concepto de impuesto a los semovientes, un monto mayor a aquél que podría descontar por el pago de otros tributos, tendría un crédito contra esas instituciones. Todos sabemos que tramitar ese crédito es muy engorroso; transferirlo es mucho más fácil. Si lo transfiere, por razones que lo unen comercial o económicamente con otros actores del proceso económico --obviamente, la transferencia será a cambio de algo-- quien sigue siendo beneficiado es el productor agropecuario.

Por tal motivo, no comparto la afirmación del señor Ministro en cuanto a que estamos beneficiando a agentes externos al sector agropecuario. Debemos tener en cuenta que quien adquiere esos certificados, ya sea un productor o un empresario industrial, tampoco se beneficia salvo que se venda con descuento, posibilidad sobre la que el propio Ministro nos advirtió. Al respecto, debo confesar que no sé si en la práctica estos descuentos serán frecuentes o si lo podrán ser en el futuro. Estamos hablando de casos en que haya negocios por debajo de la par en cuanto al certificado de transferencia fiscal. Reitero, no descarto que lo pueda haber porque no tengo experiencia aunque señalo que, en todo caso, no estamos exonerando fiscalmente a nadie ajeno al sector agropecuario y sí a éste. Desde este punto de vista, entonces, no comparto la opinión del señor Ministro aunque podría haber un efecto de beneficio económico por la vía del descuento en el certificado si es que éste fuera significativo.

A su vez, debemos tener presente una tercera característica que se discutió al comienzo de la sesión, en cuanto a que esta propuesta del Congreso Nacional de Intendentes podría tener ventajas para las Intendencias. A mi juicio, debemos suponer que las tiene porque tuvimos una presencia importante de Intendentes defendiéndola sin que se advirtiera ninguna discrepancia entre ellos ni tampoco de quienes no concurrieron a la Comisión. Entonces, si acuerdan en que tendrían una mejor disponibilidad financiera en el sentido de la regularidad con que se pueden utilizar esos fondos y tenerlos a disposición, me parece que el balance arroja un resultado positivo a favor de la segunda propuesta, es decir, la versión corregida que introduce la

transferibilidad de los certificados de beneficio fiscal. Lo hace por razones de mejor administración fiscal y disponibilidad financiera para las Intenoencias, menor dificultad en cuanto al hecho de que una Intendencia como la de Montevideo cobre este impuesto en una proporción muy importante y luego lo distribuya a las del interior, lo que también podría plantear problemas en la disponibilidad del recurso. A todo esto, debemos agregar un punto más de exoneración que, de hecho, es lo que propone el Congreso Nacional de Intendentes.

En consecuencia, repito, a mi juicio deberíamos acompañar esta propuesta y quiero señalar que deberíamos analizar este aspecto en forma conjunta con nuestros colegas del Senado que están considerando la otra parte de este proyecto de ley. Recuerdo esto porque no sé si el introducir o no la presencia del Banco de Previsión Social en la propuesta del Congreso Nacional de Intendentes pueda tener que ver con lo que se está discutiendo en la otra Comisión. En principio, nos inclinamos por no incluir al Banco de Previsión Social y mantener a la Dirección General Impositiva. De todas maneras, reconozco que es un tema que puede ser discutible.

En definitiva, como bien expresó el señor senador Gargano como así también el señor Ministro cuando compareció ante la Comisión, aquí hay una Caja única que es la Tesorería General de la Nación, que también está presente a través de la asistencia financiera que le da al Banco de Previsión Social. Por lo tanto, en última instancia, estamos jugando con un fondo único de recursos.

Reitero que el tema puede ser discutible, puede tener variantes y quizás fuera bueno decidirlo a la luz de lo que los colegas están analizando en la otra Comisión, en lo que tiene que ver con la parte

del proyecto que se vincula con el referido Banco. De todas formas, señalo que no hago cuestión fundamental en este tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- En primera instancia, debo decir que tanto el señor senador Jude como quien habla, en términos generales, acompañamos la iniciativa del Poder Ejecutivo. Sin embargo, debemos realizar ciertas salvedades o comentarios, que formularemos más extensamente en una próxima intervención. De todas maneras, considero que si bien esta iniciativa contribuye a favorecer al sector agropecuario, no pasa por el centro de las cuestiones que tienen que ver con la solución de los problemas del agro. Por otro lado, debo manifestar --tal como lo hice cuando concurrió el señor Ministro-- mi inquietud en el sentido de que el proyecto, aun en su presentación por parte del Poder Ejecutivo, contiene un desequilibrio para la situación fiscal general, que si bien a juicio del señor Ministro es tolerable o aceptable en el conjunto del gasto público, a nosotros nos merece reparos.

Luego de esta ronda preliminar de consultas, queda claro que existe mayoría en favor de la parte de la iniciativa que tiene que ver con la reducción del Impuesto a los Semovientes del 3% al 1% y, eventualmente, algún señor senador señalaba la eliminación total aunque no hacía cuestión fundamental del asunto. Por lo tanto, en ese aspecto habría suficiente apoyo para llevar adelante esa parte del proyecto de ley. Con respecto al Impuesto al Gas Oil, en la Comisión también habría una posición mayoritaria en favor de su establecimiento en la forma propuesta, de manera coincidente con lo que la propia Comisión de Hacienda había aprobado en su oportunidad y que actualmente está a consideración del Cuerpo como un proyecto separado.

De todas formas, observo algunas dudas con respecto al tema

vinculado con el impuesto a los vehículos usados, ya que en primera instancia los señores senadores Gargano, Astori y Cassina no acompañarían esa parte del proyecto.

SEÑOR PEREYRA.- Deseo adelantar que nosotros tampoco apoyaremos el establecimiento del impuesto a los vehículos usados.

SEÑOR PRESIDENTE.- En lo que tiene que ver con el criterio a seguir y con cuál mecanismo aplicar en el caso de los semovientes, existe preferencia por la fórmula presentada por el Poder Ejecutivo con la aclaración de los señores senadores Pereyra y Cassina en el sentido de que debería buscarse una fecha para su vigencia a fin de sortear el hueco que quedaría en la recaudación de las Intendencias. De modo que habría una opinión mayoritaria en cuanto a seguir el criterio del Poder Ejecutivo.

Este es el panorama que tenemos en estos momentos y, como los señores senadores advertirán, no es muy claro. Lo que a mi entender sí es claro --como lo expresé en mi resumen al final de la sesión pasada-- es que todos estamos de acuerdo en la ventaja que representa disminuir la presión tributaria al agro, a través de la rebaja del impuesto en un 3% --lo que equivaldría a disminuirlo porcentualmente en dos puntos-- o de su eliminación.

En lo que refiere al equilibrio de ingresos que compensaría esta situación, habría una mejora en lo que tiene que ver con el gasoil, pero sería dudoso que se lograra una aprobación --no solamente en la Comisión sino, en definitiva, en el Senado-- del impuesto a los vehículos usados.

No quiero introducir en este resumen --que pretendo sea lo más aséptico posible-- mi opinión personal, la que expondré en otro momento. Simplemente, señalo el estado de situación con respecto a este tema.

En la Comisión existe, entonces, acuerdo sobre la eliminación de los dos puntos porcentuales del Impuesto a los Semovientes, sobre el restablecimiento, bajo esta nueva forma, del impuesto a los motores en los vehículos a gasoil --logrado mediante una mayoría-- y una situación dividida con respecto al proyectado impuesto a la enajenación y transmisión de vehículos usados.

Propondría, de acuerdo con el asesoramiento de la Secretaría, que en la sesión del Senado que se celebrará dentro de cinco minutos solicitemos al Cuerpo que se reúna el próximo martes 20 a las 16 horas en sesión extraordinaria para considerar este proyecto de ley de

[illegible] enviado por el Poder Ejecutivo. Por otra parte, [illegible] que la Comisión [illegible] a reunirse el próximo lunes a las 15 horas, lo que permitiría que todos podamos efectuar las consultas del caso. Además, no sería necesario que el Senado fuera convocado en régimen de sesión permanente los días sábado y domingo. Entendemos que todo esto permite un trabajo más organizado y nos da la posibilidad de realizar las consultas correspondientes.

(Apoyados)

______Si hay acuerdo, la Comisión se reunirá nuevamente el lunes a las 15 horas y en la sesión de la tarde de hoy plantearemos que el Senado celebre sesión el día martes 20 a las 16 horas para considerar este tema.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 15 y 53 minutos)